

MINISTÈRE
de
L'INDUSTRIE, du TRAVAIL et
de la PRÉVOYANCE SOCIALE

Direction Générale de l'Industrie

SERVICE
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

N° 352624

ROYAUME DE BELGIQUE



BREVET D'INVENTION

Le Ministre de l'Industrie, du Travail et de la Prévoyance Sociale,

Vu la loi du 24 mai 1854;

Vu la convention d'union pour la protection de la propriété industrielle
approuvée par la loi du 10 juin 1914;

Vu le procès-verbal dressé le 5 juillet 1928,
à 12 h. 50', au Greffe du Gouvernement provincial du Brabant,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Il est délivré à M^{re} A. Demarta,
route de Château Chierry, à Loissons (France)
repr. par M^{re} E. Parotte, à Bruxelles
un brevet d'invention pour : Produit industriel nouveau
constitué par un pavé en béton.

faisant l'objet d'une première demande de brevet qu'il a déclaré
avoir déposée en France, le 5 juillet 1927

Article 2. — Ce brevet lui est délivré sans examen préalable, à ses risques
et périls, sans garantie soit de la réalité, de la nouveauté ou du mérite de l'invention,
soit de l'exactitude de la description, et sans préjudice du droit des tiers.

Au présent arrêté demeure joint un des doubles de la spécification de l'inven-
tion (mémoire descriptif et dessins) signés par l'intéressé et déposés à l'appui de
sa demande de brevet.

Bruxelles, le 31 août 1928

Pour le Ministre et par délégation :
Le Directeur Général de l'Industrie

50

1

BEST AVAILABLE COPY

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE,
DU TRAVAIL ET
DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE

ROYAUME DE BELGIQUE
BREVET D'INVENTION N° 352624

DEMANDE DÉPOSÉE LE 5 JUIL 1928

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À L'ARRÊTE MINISTÉRIEL DU 31 AOU 1928

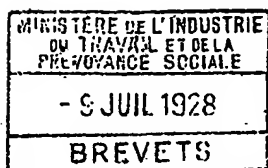
POUR LE MINISTRE & PAR DÉLÉGATION

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'INDUSTRIE.



F. Deleu

B R E V E T D ' I N V E N T I O N



pour : Produit industriel nouveau constitué par un pavé en
béton.

Priorité de la demande de brevet français n° 637.083 en date
du 5 Juillet 1927

Monsieur Arnold DE MARTA

La présente invention a pour objet un produit industriel nouveau consistant en un pavé en béton, dans laquelle la résistance à l'écrasement de ce dernier est augmentée par une frette en fer, fonte ou tout autre métal travaillant à la traction, la section de cette frette peut être rectangulaire, carrée ou trapézoïdale.

Il résulte de cette disposition un accroissement considérable de la résistance des pavés tant à la déformation qu'à l'écrasement et l'usure.

La frette peut être obtenue d'une façon quelconque

DE

emboutissage, fonderie, découpage et soudure autogène ou agrafage, etc ...

Le remplissage en béton peut également être d'une composition quelconque, armé ou non; quant aux dimensions et aux formes des pavés, ils peuvent avoir la forme ordinaire ou la forme à emboitement (croix de malte et remplissage entre les dites), afin d'éviter la déformation de la chaussée en écartement .

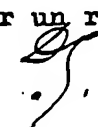
Comme on le voit sur la figure 1 du dessin annexé, le pavé se compose d'un corps prismatique en béton dont l'une des bases est cerclée par une frette b en fer, fonte, ou tout autre métal, ladite frette b étant introduite dans le moule, dans lequel on coule du béton armé ou non .

Après démoulage, l'adhérence des deux parties est suffisante pour donner naissance à un pavé compact, immédiatement applicable au pavage et dont le facteur de résistance et de durée est très grand .

En outre ce produit industriel nouveau permet de réaliser la surface de roulage de la route par l'application d'une couche plus ou moins épaisse d'asphalte, mise à chaud et sablée ou de goudron spécial mis à froid et également sablé.

Cette couche qui rend les pavés élastiques et insonores, est reconnue d'une résistance appréciable et présente l'avantage d'être retenue par la frette b qui peut dépasser plus ou moins la surface du pavé selon la fatigue de la chaussée à laquelle les pavés sont destinés .

Pour obtenir l'emplacement de l'asphalte, on introduit dans le moule, avant le coulage du béton, une plaque de bois ou de métal dans la frette b, ladite plaque striée ou non est enlevée au démoulage, ce qui réserve l'emplacement c pour l'application de l'asphalte, du goudron ou de toute autre matière élastique (Fig. 2) . L'avantage est donc double, car à l'usine, l'on peut remplacer l'asphalte à l'intérieur de la frette b par un remplissage complémentai-



re en béton, lorsque l'on veut obtenir un pavé monolithe ³⁵²⁶²⁴
(Fig.1).

La pose se fait comme les pavés ordinaires sur forme de sable, en y laissant ou non un joint de remplissage en sable ou mortier de chaux .

-:-: RE V E N D I C A T I O N S -:-:-

1. Produit industriel nouveau constitué par :

a) un pavé monolithe en béton armé ou non, dont la face apparente est cerclée par une frette métallique.

b) un pavé en béton armé, dont la face apparente est cerclée par une frette métallique, cette face apparente étant située à un niveau inférieur relativement au plan passant par les bords supérieurs de la frette, ce qui réserve ainsi une sorte de cuvette au-dessus du corps monolithe .

2. Application des pavés suivant 1 pour constituer des routes dont la surface de roulage est formée par une couche d'asphalte, de goudron ou d'émulsions, à base d'hydrocarbure, appliquée sur la face apparente plane ou creuse des dits pavés.

TROIS PAGES

BRUXELLES, LE 11 FÉV 1928
P. Pen - *M. Arnold Demarta*

Dr J. J. J. J.

D. J. J. J.

ARNOLD DEMASTA.

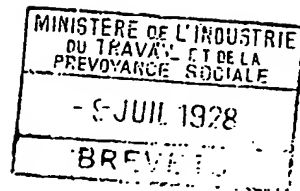


Fig. 1.

352624

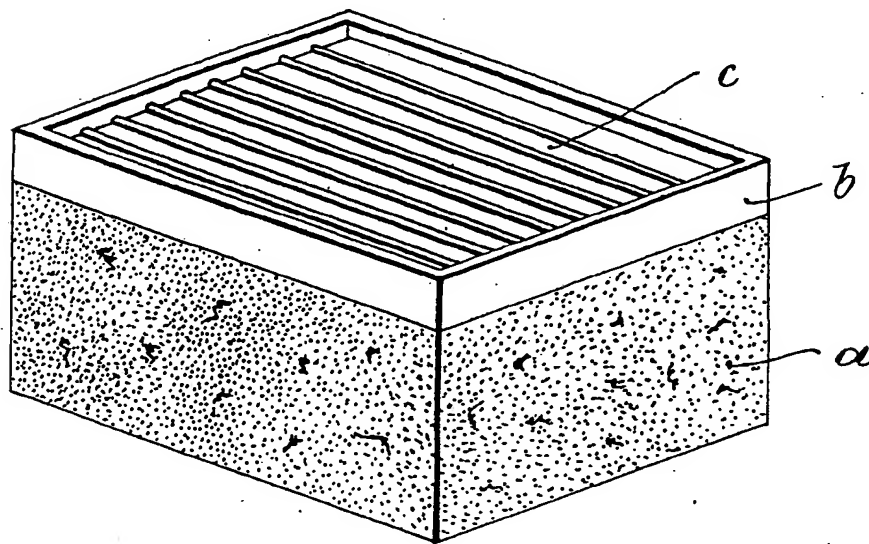
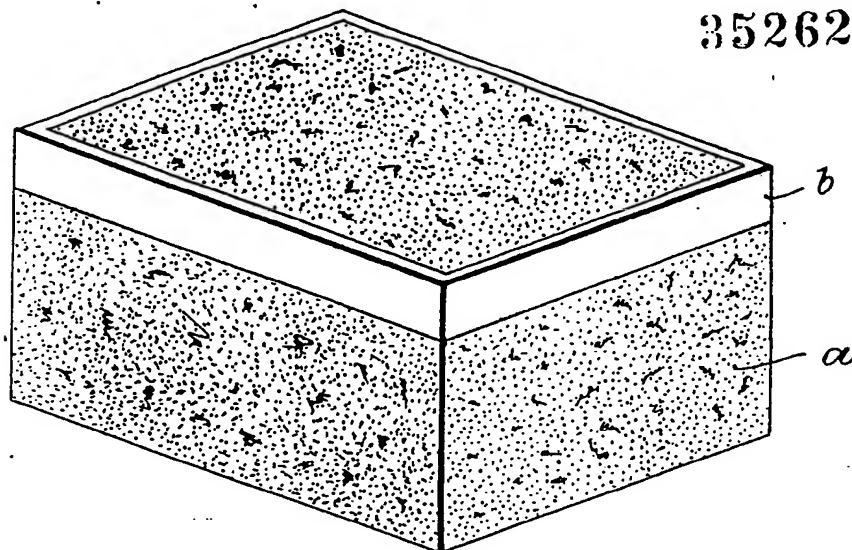


Fig. 2.